Lane Medical Library
STANFORD DEC 18 1933 LIBRARY

Das Aufsichtsrecht des Reiches über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft

---

Teildruck

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde
einer Hohen Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Thüringischen Landesuniversität Jena

vorgelegt von

Arno Vetter
aus Lausnitz

Universitätsverlag von Robert Noske in Borna-Leipzig
1932

Gedruckt mit Genehmigung
der Rechts- und Wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät
der Thüringischen Landesuniversität Jena

Gutachter: Professor Dr. Koellreutter

Jena, den 5. November 1932

Professor Dr. Blomeyer
dz. Dekan

Herrn Reichsbahndirektor Drache
in Dankbarkeit und Verehrung
ergebenst zugeeignet

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA40153718_0080

Inhalt.

Seite

Literatur VII
Abkürzungen X
Einleitung 1

Abschnitt I:

Allgemeine Erörterungen über das Reichsaufsichtsrecht nach staats- und verwaltungsrechtlichen Grundsätzen.

§ 1: Der Begriff Aufsicht als Rechtsbegriff.
§ 2: Die Stellung der Aufsicht zu verwandten Rechtsbegriffen und zu den Staatsfunktionen.
§ 3: Der Begriff Reichsaufsicht im allgemeinen.

Abschnitt II:

Begriff und Wesen der Reichsaufsicht über die DRG.

§ 4: Die juristischen Personen des öffentlichen Rechts und die Arten staatlicher Beaufsichtigung.
§ 5: Aufsicht und Rechtsnatur der DRG.
§ 6: Art der Aufsichtsführung über die DRG.
§ 7: Aufsicht und Eisenbahnhoheit.
§ 8: Begriffsbestimmung der Aufsicht über die DRG.

Abschnitt III:

Die positive Gestaltung des Reichsaufsichtsrechts über die DRG. und die Handhabung dieses Rechts.

1. Kapitel: Inhalt des Aufsichtsrechts.
1. Teil: Sachbereich der Aufsicht.
§ 9: Die rechtlichen Grundlagen im allgemeinen 4
§ 10: Die Stellung des § 31 RBahnG. im Aufsichtsrecht 11
§ 11: Die einzelnen Aufsichtsrechte 15
§ 12: Umfang und Grenzen des Aufsichtsrechts 17
2. Teil: Maßstab der Aufsicht.
§ 13: Aufsicht als gesetzmäßige Verwaltung (Rechtsstaatsprinzip) und als abhängiges Aufsichtsrecht.
§ 14: Rechtskontrolle und Zweckmäßigkeitskontrolle.
§ 15: Die Wirkungen des Staatsbahnprinzips auf die Aufsichtsausübung.
§ 16: Die zu wahrenden Interessen als Grundprinzipien des Aufsichtsrechts und die Tendenzen in der Aufsichtsausübung.

2. Kapitel: Die Aufsichtsorgane und ihre Befugnisse.
§ 17: Die einzelnen Aufsichtsorgane.
§ 18: Der Reichsverkehrsminister als Aufsichtsbehörde.
§ 19: Der Anteil des Reichstages an der Reichsaufsicht.
3. Kapitel: Die Aufsichtsmittel.
§ 20: Einteilung der Aufsichtsmittel.
§ 21: Die Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.
§ 22: Die präventiven und die repressiven Aufsichtsmittel im allgemeinen.
§ 23: Die präventiven Aufsichtsmittel im besonderen.
§ 24: Die repressiven Aufsichtsmittel im besonderen.
4. Kapitel:
§ 25: Das Aufsichtsverfahren.

Abschnitt IV:

Der Aufsichtskonflikt und seine Beilegung.

§ 26: Der Aufsichtskonflikt nach § 44 RBahnG.
§ 27: Die Parteien und die Gegenstände des gerichtlichen Verfahrens vor dem Reichsbahngericht in Aufsichtsangelegenheiten.
§ 28: Die gerichtliche Entscheidung.

Schlußbetrachtung 18

Literatur[1]).

1. Bücher und Schriften.

Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reiches. 12. Aufl. Berlin 1930.
— Reichsaufsicht. In HStR. Bd. I, 1930.
Bähr, Der Rechtsstaat. Göttingen 1864.
Bessel-Kühlwetter, Das Preuß. Eisenbahnrecht. 1857.
Bornhak, Grundriß des Deutschen Staatsrechts. 3. Aufl. Leipzig 1912.
— Preuß. Staatsrecht. 2. Aufl. Breslau 1911. Bd. I.
Bühler, Die subjektiven öffentl. Rechte und ihr Schutz in der deutschen Verwaltungsrechtsprechung. Berlin, Stuttgart, Leipzig 1914.
Eger, Handbuch des Preuß. Eisenbahnrechts. Breslau 1885.
Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. 1886.
Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts. 8. Aufl. Tübingen 1928.
Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht. Berlin 1927.
— Eisenbahngesetzgebung im Deutschen Reich und in Preußen. 3. Aufl. Berlin 1930 (Abk.: Fritsch); 2. Aufl. Berlin 1912.
Gerland, Wahrung der Rechtseinheit. In Gerichtssaal Bd. 100.
Gierke, Die Genossenschaftstheorie und die deutsche Rechtsprechung. Berlin 1887.
Giese, Verfassung des Deutschen Reiches. 4. Aufl. Berlin 1921.
Gneist, Der Rechtsstaat und die Verwaltungsgerichte in Deutschland. Berlin 1879.
Haenel, Deutsches Staatsrecht. Leipzig 1892. Bd. I.
Hatschek, Deutsches und preuß. Staatsrecht. 2. Aufl. Berlin 1930.
— Lehrbuch des deutschen und preuß. Verwaltungsrechts. 5. u. 6. Aufl. Leipzig 1927.
— Die Selbstverwaltung in politischer und juristischer Bedeutung. Leipzig 1898.
Hedemann in Mitteilungen des Jenaer Instituts für Wirtschaftsrecht Heft 21, April 1931, S. 41 ff.
Jellinek, W., Verwaltungsrecht. Berlin 1928.
Kiefer, Das Aufsichtsrecht des Reiches über die Einzelstaaten. Breslauer Diss. 1909.
v. Kienitz, Eisenbahnstaatsrecht. In HWR. II.
— Eisenbahnrecht. In HWR. II.
Koellreutter, Staat (Allgemeine Staatslehre). In HWR. V.
— Stellung und Aufgaben der Verwaltungsgerichtsbarkeit. In Rigaische Zeitschr. f. Rechtswiss., Sonderdruck aus II. Jahrg. Heft 1.
Korsch, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Heidelberger Diss. 1928.

[1]) Wegen der nur zu einzelnen Fragen herangezogenen Literatur wird auf die Anmerkungen der Abhandlung besonders verwiesen.

Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches. 5. Aufl. Tübingen 1911. Bd. II.
Lassar, Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Verfassung. In Jahrbuch des öffentl. Rechts Bd. 14, Tübingen 1926.
v. d. Leyen, Die Entstehung der Reichsbahn-Gesellschaft und ihre Entwicklung. In Annalen der Gemeinwirtschaft 3. Jahrg. 1927.
Mayer, Otto, Deutsches Verwaltungsrecht. 3. Aufl. München u. Leipzig 1924. Bd II.
Meyer-Anschütz, Lehrbuch des deutschen Staatsrechts. 7. Aufl. München u. Leipzig 1919.
v. Mohl, R., Das Deutsche Reichsstaatsrecht. Tübingen 1873.
Peters, Grenzen der kommunalen Selbstverwaltung in Preußen. Berlin 1926.
Pickert, Die Rechtsstellung der Deutschen Reichsbahnen. Jenaer Diss. 1925.
Rosin, Das Recht der öffentl. Genossenschaft. Freiburg 1886.
Rümelin, Das Beaufsichtigungsrecht des Deutschen Reiches. In Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. Bd. 39.
Sarter, Die Reichseisenbahnen. Mannheim, Berlin, Leipzig 1920.
Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. 3. Aufl. Berlin 1931 (Abk.: Sarter-Kittel); 2. Aufl. Berlin 1927.
Schmitt, Carl, Verfassungslehre. München u. Leipzig 1928.
Schoenborn, Das Oberaufsichtsrecht des Staates. Heidelberger Diss. 1907.
Schulze, Hans, Das Gesetz über die Deutsche Reichsbahn und die Gesellschaftssatzung vom 30. 8. 1924. (Stilkes Rechtsbibliothek Nr. 34.)
Seydel, Kommentar zur Verfassungsurkunde für das Deutsche Reich. 2. Aufl. Freiburg i. Br. u. Leipzig 1897.
Spangenberg, Deutschlands Reparationslasten. 2. Aufl. Dresden 1929.
Stieler, Grundfragen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens. Tübinger Abhandlungen zum öffentl. Recht Heft 5 u. 9.
Stier-Somlo, Aufsichtsrecht. In HWR. I.
Triepel, Die Reichsaufsicht. Berlin 1917. (Abk.: Triepel.)
— Streitigkeiten zwischen Reich und Ländern. In Festgabe für Kahl, Tübingen 1923. (Abk.: Triepel, Streitigkeiten.)
Zeiske, Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Jenaer Diss. 1928.
Zorn, Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2. Aufl. Berlin 1895. Bd. I.

2. Zeitschriften und Sammlungen.

Archiv des öffentl. Rechts.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Deutsche Juristenzeitung.
Die Deutsche Wirtschaft.
Die Reichsbahn, amtl. Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.
Eisenbahn- und Verkehrsrechtl. Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschr. f. Eisenbahn- u. Verkehrsrecht.
Gesetzsammlung für Thüringen.
Juristische Wochenschrift.
Preuß. Gesetzsammlung.
Reichsgesetzblatt.
Reichsministerialblatt.
Reichsverkehrsblatt.
Reichsverwaltungsblatt und Preuß. Verwaltungsblatt.
Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

3. Sonstige Literatur.

Dawes-Gutachten, Teil I, Die Sachverständigengutachten, herausgegeben vom Deutschen Industrie- u. Handelstage.

Entwurf nebst Begründung zum Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924, Reichstags-Drucksache Nr. 452, 453 vom 22. 8. 1924.

Entwurf nebst Begründung zum Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930, Reichstags-Drucksache Nr. 1622 vom 5. 2. 1930.

Entwürfe zu den Gesetzen über die Haager Konferenz usw., amtl. Ausgabe, Berlin 1930.

Friedensvertrag zwischen Deutschland und den Alliierten und Assoziierten Mächten, Charlottenburg 1919.

Abkürzungen.

ALR. = Allgemeines Landrecht
Art. = Artikel
Begr. 24 = Entwurf nebst Begründung zum Reichsbahngesetz vom 30. 8. 1924, Reichstags-Drucks. Nr. 452, 453 vom 22. 8. 1924
Begr. 30 = Entwurf nebst Begründung zum Reichsbahngesetz vom 13. 3. 1930, Reichstags-Drucks. Nr. 1622 vom 5. 2. 1930
BGB. = Bürgerliches Gesetzbuch
Bk. = Bekanntmachung
DR. = Deutsches Reich
DRG. = Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
Entwürfe = Entwürfe zu den Gesetzen über die Haager Konferenz, amtl. Ausgabe, Berlin 1930
EVO. = Eisenbahn-Verkehrsordnung
GeschO. = Geschäftsordnung
GS. = Gesetzessammlung
HGB. = Handelsgesetzbuch
HWR. = Handwörterbuch der Rechtswissenschaft
RBahnG. = Reichsbahngesetz
RGBl. = Reichsgesetzblatt
RPr. = Reichspräsident
RRat = Reichsrat
RReg. = Reichsregierung
RV. = Reichsverfassung
RVM. = Reichsverkehrsminister
Stz. = Gesellschaftssatzung
StV. = Staatsvertrag
VDE. = Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
VerfUrk. = Verfassungsurkunde
VO. = Verordnung
VV. = Versailler Friedensvertrag
ZPO. = Zivilprozeßordnung

Einleitung.

(Auszugsweise.)

Das Aufsichtsrecht des Reiches über die DRG. ist nur ein Teilgebiet des gesamten Reichsaufsichtsrechts. Die Behandlung des Spezialaufsichtsrechts über die von der DRG. verwalteten Reichseisenbahnen führt deshalb zurück auf die allgemeinen Grundprobleme des staatlichen Aufsichtsrechts.

Die erstmalig erschöpfende und in dieser Hinsicht einzige Behandlung der Probleme der staatlichen Aufsicht ist das Verdienst von Triepel[1]). Gegenüber seinem Werke „Die Reichsaufsicht" treten alle anderen Abhandlungen über staatliche Aufsicht in den Hintergrund. Neben Rümelin[2]), der den Anfang machte, haben sich u. a. R. v. Mohl[3]), Seydel[4]), Zorn[5]), Laband[6]) und in ausführlicherer Weise Haenel[7]) mit der Frage beschäftigt. Auf Haenel bauen dann Schoenborn[8]), besonders aber Kiefer[9]) auf. Die beiden letzten Verfasser haben in sorgfältiger, systematischer Gliederung des Stoffes vor allem den Begriff und das Wesen der Aufsicht wissenschaftlich durchleuchtet.

Die Literatur über das spezielle Aufsichtsrecht über die Eisenbahnen findet man zum Teil in der eben genannten Literatur über die allgemeine staatliche Aufsicht, außerdem mehr oder weniger ausführlich in der Fachliteratur des Eisenbahnrechts.

---

[1]) Triepel, Die Reichsaufsicht, 1917.

[2]) Rümelin, Das Beaufsichtigungsrecht des DR., in ZStaatsW. Bd. 39 S. 185 ff.

[3]) R. v. Mohl, Das Deutsche Reichsstaatsrecht, 1873.

[4]) Seydel, Komm. zur Verf.-Urk. f. d. DR. 2. Aufl. 1897.

[5]) Zorn, Das Staatsrecht des DR. Bd. I S. 430.

[6]) Laband, Staatsrecht des DR. 5. Aufl. 1911 Bd. II S. 186 ff.

[7]) Haenel, Deutsches Staatsrecht Bd. I, 1892, S. 299 ff.

[8]) Schoenborn, Das Oberaufsichtsrecht des Staates, Heidelberger Diss. 1907.

[9]) Kiefer, Das Aufsichtsrecht des Reiches über die Einzelstaaten, Breslauer Diss. 1909, in Abhandl. aus dem Staats- u. Verwaltungsrecht, hrsg. von Brie-Fleischmann, Heft 18.

Aus der Fachliteratur der Vorkriegszeit sei auf Bessel-Kühlwetter[10]), Endemann[11]), Eger[12]) und Fritsch[13]) hingewiesen. Aus der Nachkriegsliteratur muß nochmals Fritsch[14])[15]) erwähnt werden, der in seinem in 3. Auflage erschienenen Handbuch die gesamte Eisenbahngesetzgebung des Deutschen Reiches behandelt hat. In der Literatur speziell über die Rechtsverhältnisse der Reichseisenbahnen und damit der Rechtsverhältnisse der DRG. nehmen Sarter-Kittel[16]) den ersten Platz ein.

Eine systematisch vollständige und in sich abgeschlossene Darstellung des Aufsichtsrechts des Reiches über die DRG. hat bisher gefehlt. Sigel[17]) weist auf diesen Mangel in seiner Besprechung der 3. Auflage des Buches „Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft" von Sarter-Kittel ausdrücklich hin, indem er schreibt: „Empfohlen hätte sich m. E. auch hier die Aufnahme eines besonderen Abschnittes über das Verhältnis der Reichsbahnverwaltung zur Reichsregierung . . . Diese Frage wird, man möchte fast sagen, von Tag zu Tag schwieriger, weshalb sie auch ganz besonders der systematischen Bearbeitung bedarf." Der Grund für diese letzte Bemerkung ist folgender:

Die Staatsumwälzung und die Gesetzgebung der 20er Jahre haben tief in das Eisenbahnwesen eingegriffen. Nicht nur die RV. von 1918 hat einen großen Einfluß gehabt und der Entwicklung der deutschen Eisenbahnen ihr besonderes Gepräge gegeben, sondern auch der Versailler Vertrag von 1919 und die zum Vollzuge dieses Vertrages getroffenen Abkommen, aus denen die DRG. herausgewachsen ist.

Wenngleich der gegenwärtige Stand der Gesetzgebung über die Reichseisenbahnen an einem gewissen Abschluß angelangt ist, befindet sich doch die Entwicklung noch in Fluß. Sie hängt außenpolitisch mit der Frage der Aufrollung des Reparationsproblems, innenpolitisch mit dem Verhältnis von Staat und Wirtschaft im allgemeinen und mit dem Selbstverwaltungsproblem im beson-

---

[10]) Bessel-Kühlwetter, Das Preuß. Eisenbahnrecht, 1857, Teil II S. 14 ff u. S. 241 ff.
[11]) Endemann, Das Recht der Eisenbahnen, 1886, S. 33 ff.
[12]) Eger, Handbuch des Preuß. Eisenbahnrechts Bd. I, 1885, S. 26 ff.
[13]) Fritsch, Eisenbahngesetzgebung im DR. und in Preußen, 2. Aufl. 1912.
[14]) Fritsch a. a. O. 3. Aufl. 1930.
[15]) Fritsch, Das Deutsche Eisenbahnrecht, 1927.
[16]) Sarter-Kittel, Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, 3. Aufl. 1931.
[17]) Sigel, Artikel in „Die Reichsbahn" 1931.

deren zusammen. Dabei spielt die Aufsicht des Reiches über die DRG. eine ganz besondere Rolle.

In der Aufsicht allein ist allerdings nicht das ganze Problem der gegenseitigen Beziehungen zwischen Reich und DRG. erschöpft. Es sei schon hier betont, daß die Aufsicht nur so weit reichen kann, wie die Selbstverwaltung der DRG. reicht. Immerhin ist die Behandlung des Aufsichtsrechts für die Klärung des Verhältnisses zwischen Reich und Gesellschaft von ausschlaggebender Bedeutung.

Was die Einteilung der Arbeit anbetrifft, ist zu bemerken, daß es nicht zu umgehen war, grundsätzliche Erörterungen über den Begriff der Aufsicht und das Reichsaufsichtsrecht im allgemeinen vorauszuschicken. M. E. dürfen zum Zwecke des Verständnisses einer in sich abgeschlossenen Darstellung des Aufsichtsrechts Auseinandersetzungen über Wesen und Begriff der Aufsicht nicht fehlen. Ich habe sie infolgedessen in den Abschnitten I und II meiner Arbeit gebracht. Die Ausführungen in den folgenden Abschnitten setzen sich dann mit dem positiven Aufsichtsrecht über die DRG. in seinen Einzelheiten auseinander.

Abschnitt III.

Die positive Gestaltung des Reichsaufsichtsrechts über die DRG. und die Handhabung dieses Rechts.

1. Kapitel.

Inhalt des Aufsichtsrechts.

1. Teil:

Sachbereich der Aufsicht.

§ 9.

Die rechtlichen Grundlagen im allgemeinen[1]).

1. Das Reichsbahngesetz (RBahnG.).

Das RBahnG. hat auf dem Gebiete des Reichsaufsichtsrechts über die Reichseisenbahnen neues Recht geschaffen. Die hauptsächlichsten Bestimmungen sind in den §§ 31–36 zusammengefaßt.

2. Die Reichsverfassung (RV.).

Das RBahnG. ist ein im Wege der deutschen Gesetzgebung zustande gekommenes Gesetz. Es ist in die deutsche Rechtsordnung eingefügt. Das bedingt, daß auch für die DRG. die Bestimmungen der RV. Geltung haben, soweit die allgemeinen Rechtsnormen der RV. nicht durch die Spezialrechtssätze des RBahnG. eine ergänzende oder auch abweichende Regelung erfahren haben.

Das RBahnG. gehört zu den verfassungsändernden Gesetzen[2]). Welche verfassungsrechtlichen Bestimmungen außer

---

[1]) Bei Behandlung dieses Paragraphen ist es notwendig, einen kurzen Blick auf die historische Entwicklung des Eisenbahnrechts seit 1919 und die Entstehungsgeschichte des RBahnG. zu werfen, weil nur auf dieser Basis die rechtliche Bedeutung und Gestaltung des Reichsaufsichtsrechts erfaßt werden können.

[2]) RGBl. 1924 II S. 272 und Einführungsformel zum RBahnG.

Kraft gesetzt worden sind, führt das RBahnG. nicht im einzelnen, sondern nur allgemein durch § 16 Abs. 1 aus.

Gemäß Art. 89 Abs. 1 sind auf Grund des Gesetzes, betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich, vom 30. 4. 1920[3]) (StV.) die in § 1 StV. aufgeführten Staatseisenbahnen der vertragschließenden Länder mit Wirkung vom 1. 4. 1920 in das Eigentum des Reiches übergegangen. Die Verwaltung der nunmehrigen „Reichseisenbahnen" als einheitliche Verkehrsanstalt liegt in den Händen des Reiches (§ 16 StV.). Sie ist ein Teil der unmittelbaren Reichsverwaltung. Eine besondere Reichsaufsicht über diese Bahnen kommt deshalb von da ab nicht mehr in Frage.

An diesem Zustand hat auch die auf Grund des Ermächtigungsgesetzes vom 8. 12. 1923[4]) in Vollzug des Art. 92 RV. ergangene Verordnung der RReg. über die Schaffung eines Unternehmens „Deutsche Reichsbahn" vom 12. 2. 1924[5]) nichts geändert, weil die Verwaltung der Eisenbahnen des Unternehmens gemäß § 2 dieser VO. zunächst vom Reich weitergeführt wird. Indessen wäre aber die Frage einer besonderen Reichsaufsicht über die Reichseisenbahnen praktisch geworden, sobald das nach § 10 der VO. vorgesehene „Gesetz über die Deutsche Reichsbahn" zustande gekommen und die Verwaltung der Bahnen aus der unmittelbaren Reichsverwaltung wieder losgelöst worden wäre. Dies ist jedoch nicht geschehen, da die innenpolitische Entwicklung des Eisenbahnwesens durch außenpolitischen Druck unterbrochen wurde. An Stelle des beabsichtigten Gesetzes über die Deutsche Reichsbahn ist unterm 30. 8. 1924 das „Gesetz über die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft"[6]) ergangen, das den Betrieb der Reichseisenbahnen einer Gesellschaft, der DRG., überträgt. Die Reichseisenbahnen sind seit dieser Zeit wieder aus der Reichsverwaltung losgelöst.

Gibt es nun verfassungsrechtliche Bestimmungen, die dem Reich über die neugeschaffene DRG. ein Aufsichtsrecht einräumen?

Art. 95 RV. lautet: „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs, die nicht vom Reiche verwaltet werden, unterliegen der Beaufsichtigung durch das Reich." Man könnte daher der Auffassung zuneigen, daß das Reich, da es sich bei den Reichseisenbahnen

[3]) RGBl. 1920 S. 773.
[4]) RGBl. 1923 I S. 1179.
[5]) RGBl. 1924 I S. 57.
[6]) RGBl. 1924 II S. 272.

um Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs handelt, auf Grund des Art. 95 RV. ein Aufsichtsrecht über die DRG. habe, weil diese Bahnen eben von der DRG. und nicht vom Reich verwaltet werden.

Art. 95 RV. hat sich aber seit der Verreichlichung der Staatseisenbahnen, also auch zur Zeit der Errichtung der DRG., nur auf Privatbahnen bezogen. Wenn nun § 16 Abs. 1 RBahnG. ausdrücklich bestimmt: „... Die Gesetze und Verordnungen, die sich lediglich auf Privatbahnen, insbesondere auch auf deren ... Beaufsichtigung beziehen, sind auf die Gesellschaft nicht anzuwenden", können Zweifel darüber nicht bestehen, daß Art. 95 RV. auf die DRG. keine Anwendung findet[7]).

In Bezug auf Art. 90 RV. ist Anschütz[8]) folgender Meinung: „Auf Hoheitsrechte, die dem Reich gegenüber der DRG. zustehen, bezieht sich Art. 90 selbstverständlich nicht, da die DRG. zur Zeit des Erlasses der RV. noch nicht bestand. Diese Hoheitsrechte, insbesondere die zu ihnen gehörige Aufsichtsgewalt des Reiches über die DRG. regeln sich nach dem RBahnG." Dem ist sachlich zuzustimmen, nicht aber der Begründung hinsichtlich der formellen Gültigkeit des Art. 90 für die DRG. Richtig ist vielmehr, was Sarter-Kittel[9]) hierzu bemerken: „Die staatlichen Hoheitsrechte ..., die nach Art. 90 RV. das Reich im Jahre 1920 von den Ländern übernommen hat, hat es auch nach Errichtung der RBahnGesellsch. behalten."

Art. 90 regelt zweierlei, und zwar einmal die formelle Zuständigkeit in dem Rechtsverhältnis zwischen Reich und Ländern, zum andern die materielle Übertragung aller staatlichen Eisenbahnhoheitsrechte der Länder und damit aber auch der Aufsichtsrechte der Länder auf das Reich. Art. 90 RV. ist also für das Aufsichtsverhältnis zwischen Reich und Gesellschaft gültig. Da aber das Aufsichtsrecht des Reiches über die DRG. durch das RBahnG. erschöpfend geregelt ist, hat Art. 90 RV. für das Verhältnis zwischen Reich und Gesellschaft praktisch keine Bedeutung; denn die Bestimmungen der lex specialis (RBahnG.) gehen den Bestimmungen der lex generis (RV.) vor[10]).

---

[7]) unbestritten, vgl. Fritsch a. a. O. S. 41 Anm. 112 und die dort angegebene Fachliteratur, ferner S. 5 Anm. 24. Ebenso Bruno Sarter a. a. O. S. 1135, aber in anderer Argumentierung wie oben.

[8]) Anschütz, Komm. zur RV. S. 394.

[9]) Sarter-Kittel a. a. O. S. 184 Anm. 3.

[10]) So auch Fritsch a. a. O.

Art. 96 RV., wonach alle Eisenbahnen den Anforderungen des Reichs auf Benutzung der Eisenbahnen zum Zwecke der Landesverteidigung Folge zu leisten haben, gilt auch für die DRG.[11]).

3. Der Versailler Friedensvertrag (VV.) und die für das Eisenbahnwesen auf Grund dieses Vertrags getroffenen Abkommen.

Das RBahnG. ist völkerrechtlich gebundenes Landesrecht, wie es Korsch[12]) nennt. Es ist ein Sonderrecht, das vor dem speziellen deutschen Recht den Vorrang hat. Das Gesetz ist zwar auf einer Seite rein deutsches Recht, da es auf dem für deutsche Gesetze vorgeschriebenen Wege durch die gesetzgebenden Körperschaften des Deutschen Reiches zustandegekommen ist. Es hat aber als Gesetz einen doppelten Rechtscharakter, und zwar insofern, als es auf deutschem Rechtsboden, aber auch auf dem Boden des Völkerrechts fußt, weswegen ihm internationale Bindungen anhaften.

Inwieweit diese Bindungen des Deutschen Reiches nach den Regeln des Völkerrechts, besonders nach der clausula rebus sic stantibus noch gültiges Recht darstellen, kann im Rahmen dieser Arbeit nicht untersucht werden. Jedenfalls ist es auf die Gültigkeit derartiger Rechtssätze beim Zustandekommen des RBahnG. ohne Einfluß, inwieweit das Deutsche Reich in seiner staatlichen Willensentschließung frei gewesen ist oder unter Zwang gehandelt hat. Nach der herrschenden Lehre in der Völkerrechtswissenschaft müssen wir deshalb unter Anwendung der römisch-rechtlichen Regel: quamvis, si liberum fuisset, noluisset, tamen coactus voluit unterstellen, daß wir es mit gültigem Recht zu tun haben. Nur auf dieser Grundlage kann man hier juristisch weiter aufbauen.

Ob man die Beweggründe, die zu diesen rechtlichen Ergebnissen geführt haben, gutheißt oder nicht, steht hier nicht zur Erörterung. Sie sind politischer Art, auf die bei rein juristischer Betrachtungsweise nicht eingegangen werden kann.

Andererseits ist es aber zum Zwecke des Verständnisses späterer Ausführungen notwendig, die dem RBahnG. zugrunde liegenden völkerrechtlichen Abmachungen in historischer Darstellung kurz zu betrachten, soweit sie für die Beurteilung der Aufsichtsbefugnisse des Reiches über die DRG. von Bedeutung sind.

[11]) So auch Sarter-Kittel a. a. O. S. 186 Anm. 2.
[12]) Sten. Ber. RT. 1924 Drucks. Nr. 446 Schluß-Prot., Anl. III Art. 5.

a) Der Versailler Vertrag (VV.).

Das RBahnG. ist die Folge der Verbindung der deutschen Reichsbahn mit der „Reparation“[13]), die der VV. dem deutschen Volke auferlegt hat. Alle Reparationsverpflichtungen Deutschlands sind im Art. 248 VV. besonders gesichert.

Der VV. hat aber die Höhe der Reparationsverpflichtungen zahlenmäßig nicht festgelegt, sondern diese Feststellung der Reparationskommission[14]) übertragen, welche in den ersten Jahren ihres Bestehens die Aufgabe ihrer Tätigkeit darin erblickte, die nach den Bestimmungen des VV. von Deutschland begangenen Verfehlungen festzustellen und dafür sogen. Sanktionen vorzuschlagen. Diese Sanktionen führten aber schließlich zu schweren Reparationskonflikten. Deshalb war die Reparationskommission im Jahre 1924 dazu gezwungen, zu versuchen, das Reparationsproblem, bei dem bisher nur politische Erwägungen und Rücksichten eine Rolle gespielt hatten, von der wirtschaftlichen Seite her zu lösen. Den Ausgangspunkt sollte nunmehr die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit Deutschlands bilden. Die deutschen Zahlungen wurden unter diesem Gesichtspunkt neu festgestellt, und zwar unter Verteilung der Lasten auf die drei Träger[15]): den Reichshaushalt, die Industrie und die Reichsbahn. Zur Erfüllung der hiernach der Reichsbahn zugedachten Leistungen hielten die Sachverständigen der Reparationskommission die Umwandlung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn in eine Gesellschaft, wie sie der Dawesplan vorsieht, als obligatorische Maßnahme für erforderlich.

b) Das Londoner Abkommen.

Die völkerrechtliche Grundlage der inzwischen durch das RBahnG. durchgeführten Maßnahme bildet aber nicht der Dawesplan, sondern das Londoner Abkommen vom 16. 8. 1924. Durch den in Ausführung des Art. 248 VV. zustande gekommenen Vertrag hat sich das Deutsche Reich die Pflicht auferlegt, die Reichsbahn in eine Gesellschaft umzuwandeln.

---

[13]) Wegen des Begriffs „Reparation“ vgl. Berger, Artikel „Das Reparationsproblem“, in der Reichsbahn 1926 S. 56 ff.

[14]) Nähere Ausführungen über Deutschlands Reparationsleistungen siehe bei Spangenberg, Deutschlands Reparationslasten, 2. Aufl.

[15]) Die Lastenverteilung ist später durch das Haager Abkommen (siehe unter c) geändert worden. Es erübrigt sich aber, auf diese Änderungen einzugehen.

Wenn man die sodann erfolgte rechtlich-innerdeutsche Regelung, die Errichtung der DRG., daraufhin betrachtet, was sie für die bereits durch die RV. begründete innerdeutsche neue Entwicklungsrichtung des Eisenbahnwesens rechtlich bedeutet, so wäre es eine Verkennung des Standes der Dinge vom Jahre 1924, wenn man die Meinung vertreten wollte, daß das RBahnG. der bisherigen Entwicklung grundsätzlich eine andere Richtung gegeben habe. Die Loslösung der Verwaltung der Reichseisenbahnen aus der Reichsverwaltung, die Trennung von Aufsicht und Leitung und die vollständige Übertragung der Leitung auf die bereits vorhandene „selbständige juristische Person" — das Unternehmen Deutsche Reichsbahn — wäre, wie bereits im Gesetz angekündigt[16]), auch ohne den außenpolitischen Druck zu erwarten gewesen. Die Namengebung „Unternehmen" oder „Gesellschaft" spielt dabei keine Rolle.

Eine andere Frage ist allerdings die nach der rechtlichen Bewertung des RBahnG. und seiner Ausgestaltung im einzelnen, die hier, weil sie vom rein rechtlichen in das politische Gebiet hinüberleitet, nicht berührt werden soll. Es sei nur an die Einsetzung des ausländischen Eisenbahn-Kommissars erinnert.

c) Das Haager Abkommen.

Die Weiterentwicklung der Frage der Reparation führte schließlich zu dem Haager Abkommen vom 20. 1. 1930 über die endgültige Annahme des Sachverständigenplanes vom 7. 6. 1929 samt Durchführungsmaßnahmen[17]) und dem daraufhin ergangenen deutschen Gesetz vom 13. 3. 1930[18]) über die Änderung des RBahnG. nebst Stz. Die Neuerungen, die die Neuregelung — in Kraft seit 17. 5. 1930[19]) — nach dem sogen. „Neuen Plan" für die Reichsaufsicht gebracht hat, werden in den späteren Ausführungen behandelt.

Die Frage, ob und gegebenenfalls inwiefern das RBahnG. noch in seiner neuesten Fassung vom 17. 5. 1930 völkerrechtlich gebundenes Recht darstellt, möchte ich mit einem Hinweis auf einen Bericht des Unterorganisationskomitees für die Deutsche

---

[16]) Vgl. § 10 Abs. 1 der VO. über die Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn vom 12. 2. 1924, RGBl. 1924 I S. 57.

[17]) Vgl. die amtl. Unterlagen des Haager Abkommens RGBl. 1930 II S. 45 ff.

[18]) RGBl. 1930 II S. 359.

[19]) VO. über das Inkrafttreten des Gesetzes zur Änderung des RBahnG. vom 19. 5. 1930, RGBl. 1930 II S. 777.

Reichsbahn vom 19. 11. 1929 belegen, in dem es u. a. heißt[20]): „Außer den im Sachverständigenplan vorgesehenen Änderungen hatten die von den deutschen Mitgliedern vorgelegten Vorschläge und Änderungen des Gesetzes und der Satzung folgende Punkte zum Gegenstand: ... Unterstellung der Gesellschaft unter die allgemeine Gesetzgebung unter Einschränkung der Sonderstellung, die die Gesellschaft unter dem gegenwärtigen Gesetz in gewissen Beziehungen einnimmt." Mit den Worten „Einschränkung der Sonderstellung" ist zugegeben, daß das RBahnG. bisher eine Sonderstellung innehatte und auch weiterhin behalten soll, wenn auch nur in „eingeschränktem" Maße.

Zwar ist durch die Einrichtung eines besonderen deutschen Reichsbahngerichts (§ 44 RBahnG.) und die Aufhebung des internationalen Schiedsgerichts (bisher RBahnG. § 45) eine ausdrücklich in das Gesetz aufgenommene Bestimmung einer völkerrechtlichen Bindung nicht mehr enthalten. Das Deutsche Reich hat aber dennoch seine vollständige Entschließungsfreiheit in bezug auf die Gesetzgebung über die Reichsbahn, wie sie in Art. 7 Ziff. 19 RV. vorgesehen ist, noch nicht wiedererlangt.

Das Haager Abkommen hat die deutsche Regierung nicht allein dazu verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, die für die Durchführung der Änderungen des RBahnG. für notwendig gehalten wurden. Es sind ihr darüber hinaus noch Vorschriften zur genauen Beachtung auferlegt worden, die das „Verfahren bei späteren Änderungen des RBahnG. und der Stz." regeln[21]).

Der deutschen Regierung steht nur das Recht zu, einzelne Paragraphen des RBahnG. selbständig abzuändern, und zwar nur die, welche die rein innere deutsche Verwaltung betreffen und für die Zahlung oder die Garantie der Reparation nicht von wesentlicher Bedeutung sind. Die Bestimmungen über die Reparationszahlungen und die für sie vorgesehenen Garantien, ferner die, die den unabhängigen Charakter der Gesellschaft und ihre selbständige Verwaltung betreffen, sind der eigenen deutschen Regelung im Wege der deutschen Gesetzgebung entzogen worden und durch das Haager Abkommen auch weiterhin völkerrechtlich gebunden, desgleichen auch die Bestimmungen des RBahnG., die das Reichsaufsichtsrecht über die DRG. regeln.

---

[20]) Entwürfe zu den Gesetzen über die Haager Konf. usw., amtl. Ausgabe 6. Teil Abschn. III S. 37.

[21]) Entwürfe a. a. O. S. 75.

Das Deutsche Reich ist also nicht in der Lage, das durch das RBahnG. geschaffene Aufsichtsrecht über die Gesellschaft im Wege der Gesetzgebung beliebig zu verändern, solange die internationalen Bindungen bestehen.

§ 10.

Die Stellung des § 31 RBahnG. im Aufsichtsrecht.

Den Grundpfeiler des Reichsaufsichtsrechts über die DRG. bildet § 31 RBahnG., der bereits durch seine Überschrift „Aufsichtsrecht der Reichsregierung" als solcher hervortritt. Seine grundlegende Bedeutung hat er aber erst seit der Neufassung des RBahnG. von 1930 erlangt, und zwar durch die Erweiterung dieses Paragraphen durch den neuen Absatz 1.

Um die gegenwärtige Rechtslage im Aufsichtsrecht des Reiches über die DRG. richtig beurteilen zu können, ist es m. E. notwendig, auf die Rechtsverhältnisse nach der Fassung des RBahnG. von 1924 zurückzugreifen.

a) Grundfragen des Aufsichtsrechts nach dem RBahnG. von 1924.

Die Aufsichtsbefugnisse des Reiches waren — so auch heute noch — nicht nur im § 31 RBahnG. enthalten, sondern über das ganze Gesetz verstreut. Der Umfang der Aufsicht war dennoch genau umschrieben. Der Katalog der Aufsichtsbefugnisse war ein vollständiger[1]). Das Aufsichtsrecht des Reiches war nicht allgemein und umfassend und erstreckte sich auch in seiner formellen Ausdehnung nur auf die Gebiete, auf denen dem Reiche derartige Einzelaufsichtsbefugnisse ausdrücklich eingeräumt waren.

In der „Begründung zum Gesetz zur Änderung des RBahnG."[2]) ist vom RVM. und RFM. der Standpunkt vertreten, daß die Aufzählung der Aufsichtsbefugnisse im bisherigen § 31 (RBahnG. 1924) „unvollkommen, zum Teil auch sachlich unzureichend" gewesen sei. Diese Auffassung kann nur politisch von Bedeutung sein, rechtlich ist sie nur dann richtig, wenn man die Bemerkung in der „Begründung" lediglich auf § 31 RBahnG. bezieht, weil im § 31 nicht alle Aufsichtsbefugnisse enthalten waren.

---

[1]) So auch Sarter-Kittel a. a. O. 2. Aufl. S. 161 u. 189.
[2]) Begr. 30 I 4 Abs. 6 S. 15.

Wenn es aber in der „Begründung" weiter heißt: „Auch unter der Herrschaft des bisherigen Gesetzes muß die RReg. für sich in Anspruch nehmen, das Recht und die Pflicht zum Eingreifen zu haben, wenn sie Kenntnis davon erlangte, daß irgendeine Maßnahme der Gesellschaft mit den auf sie anwendbaren gesetzlichen Vorschriften nicht in Einklang stand", dann ist mit dieser Bemerkung die damalige Rechtslage nicht richtig dargestellt. Gleiches gilt hinsichtlich der weiteren Bemerkung: „Das kam aber im RBahnG. nicht klar zum Ausdruck"; denn das ist absichtlich, und zwar deshalb nicht zum Ausdruck gekommen, weil der RReg. nach dem Gesetz von 1924 ein derartiges Recht nicht zugebilligt worden war.

Vom rein juristischen Standpunkt aus betrachtet unterstand die DRG. nach dem RBahnG. von 1924 neben der Aufsicht der RReg. vor allem noch der direkten ausländischen Kontrolle[3]), und es war danach gerade die Zweckbestimmung des Gesetzes von 1924, den politischen Einfluß der deutschen RReg. auf die DRG. auf ein Mindestmaß zu beschränken. Dieses Mindestmaß war in den erschöpfend aufgezählten Einzelbefugnissen gesetzlich genau festgelegt.

b) Grundfragen des Aufsichtsrechts nach dem RBahnG. von 1930.

Die Aufsichtsrechte des Reiches haben gegenüber dem Stande von 1924 eine wesentliche Erweiterung erfahren. Der Bericht des Unterorganisationskomitees[4]) begründet die weiterreichenden Aufsichtsbefugnisse des Reiches 1. mit der Beseitigung jeder ausländischen Kontrolle, 2. mit dem Fehlen der bei Handelsgesellschaften durch die Generalversammlung der Aktionäre persönlich ausgeübten Kontrolle und 3. mit dem außerordentlichen Interesse des Reichs an der Geschäftsführung der Gesellschaft.

Es sind Erweiterungen des Aufsichtsrechts in materieller und solche in formeller Hinsicht zu unterscheiden.

---

[3]) Vgl. §§ 41, 45 RBahnG. und §§ 21—24 Stz. in der Fassung von 1924 hinsichtlich der Befugnisse des Treuhänders, des Eisenbahnkommissars und des internationalen Schiedsrichters.

[4]) Entwürfe a. a. O. S. 57.

aa) Erweiterungen in materieller Hinsicht.

Sie treten an verschiedenen Stellen des Gesetzes hervor[5]), sind besonders aber in § 32 Abs. 2—5 RBahnG. enthalten, der eine wesentliche Ergänzung des Auskunftsrechts der RReg. erfahren hat. Im übrigen wird wegen des Umfangs der Aufsichtsbefugnisse des Reichs, die in Einzelbefugnissen, in Spezialaufsichtsbestimmungen, ausgedrückt sind, auf die Ausführungen im folgenden Paragraphen verwiesen.

bb) Erweiterungen in formeller Hinsicht.

Hier handelt es sich um die Bestimmung des neuen Absatzes 1 in § 31 RBahnG.

Sie enthält erstens eine Zuständigkeitsregelung und drückt allgemein aus, daß jetzt nur noch dem Reiche die Aufsicht über die DRG. zusteht, nachdem durch die gesetzliche Neuregelung von 1930 der Eisenbahnkommissar weggefallen ist.

Zum andern bedeutet § 31 Abs. 1 RBahnG. eine ganz allgemeine Erweiterung des positiven Aufsichtsrechts auf alle Gebiete der DRG., weshalb ich den neuen Absatz 1 des § 31 als allgemeine Aufsichtsklausel bezeichnen möchte.

Aufsicht darüber, daß die Reichseisenbahnen „gemäß den Gesetzen" verwaltet werden, bedeutet, daß nicht nur die Verwaltung aller durch das RBahnG. selbst geregelten Verhältnisse der Gesellschaft Gegenstand der Reichsaufsicht geworden ist, sondern auch die Verwaltung der Gesellschaft, welche sich auf Gebiete erstreckt, die gemäß § 16 RBahnG. durch die allgemeine deutsche Gesetzgebung geregelt worden sind.

Eine andere Frage ist allerdings die, ob das Reich auch ermächtigt ist, ob es die Befugnis und die Aufsichtsmittel besitzt, von dem allgemeinen Aufsichtsrecht in dem umfassenden Sinne Gebrauch zu machen. Damit komme ich zu der Frage:

cc) Verhältnis der allgemeinen Aufsichtsklausel zu den Einzelaufsichtsbefugnissen.

Es wäre m. E. irrig, wenn man den Sinn der Einzelbefugnisse (Spezialbestimmungen des Aufsichtsrechts) etwa darin sehen würde, daß sie einzelne Gebiete, auf die sich die allgemeine Auf-

---

[5]) Die Änderungen sind von Kittel (Artikel „Die bevorstehenden Änderungen des RBahnG." in der Reichsbahn 1930 S. 247 ff.) im Vergleich zum Wortlaut des Gesetzes von 1924 übersichtlich gegenübergestellt.

sicht erstrecken soll, nur besonders hervorheben, daß sie also nur eine beispielsweise und nicht erschöpfende Aufzählung sein würden. Dieser Standpunkt wäre nicht richtig. Das Verhältnis zwischen der allgemeinen Aufsichtsklausel und den Spezialbestimmungen ist m. E. vielmehr folgendes:

Nach dem RBahnG. sind zu unterscheiden:

1. Die grundsätzliche Einräumung eines allgemeinen Reichsaufsichtsrechts über die DRG. (Allgemeine Aufsichtsklausel — Aufsichtsrecht).
2. Die speziellen Ermächtigungen zur Durchsetzung dieses Rechts (Aufsichtsausübung).

Das RBahnG. macht einen Unterschied zwischen Aufsichtsrecht, das allgemeinen Charakter trägt, und Aufsichtsausübung, die im einzelnen genau umgrenzt und festgelegt ist. Der RReg. ist nicht die generelle Ermächtigung erteilt, von dem Aufsichtsrecht nach Belieben Gebrauch zu machen. Sie darf vielmehr im Wege der Aufsichtsausübung nur da eingreifen, wo ihr das RBahnG. die Einzelbefugnis, die spezielle Ermächtigung, ausdrücklich erteilt. Das bedeutet: Die RReg. ist hinsichtlich der Aufsichts**mittel** gebunden. Andere als die im Gesetz genannten Mittel darf die Aufsichtsbehörde nicht anwenden[6]). In diesem Sinne stellen die einzeln aufgezählten Aufsichtsbefugnisse im RBahnG. einen vollständigen Katalog der Aufsichtsrechte des Reiches über die DRG. dar, und in diesem Sinne ist auch die praktische Handhabung des Aufsichtsrechts nach der herrschenden Meinung[7]) erschöpfend geregelt.

Darin liegt gleichzeitig die positive Beschränkung der allgemeinen Aufsichtsklausel. Ich habe deshalb auch nicht von einer Generalklausel des § 31 RBahnG. gesprochen. Sie drückt zwar dem Wortsinne nach nichts anderes aus; der Begriff der Generalklausel schließt aber in Wissenschaft und Rechtsprechung im allgemeinen eine generelle Ermächtigung zur Durchsetzung des Rechts mit ein, was bei § 31 Abs. 1 RBahnG., wie vorstehend ausgeführt, nicht der Fall ist.

Daß es sich dennoch um eine allgemeine Regelung des Reichsaufsichtsrechts über die DRG. handelt, erhellt besonders an folgender Überlegung: Hätte man z. B. im Gesetz von 1924 die Einzelaufsichtsbefugnisse gestrichen, dann wäre damit das ganze

---

[6]) Eine Ausnahme macht die sogen. Betriebsaufsicht (§ 31 Abs. 2 RBahnG.).

[7]) Vgl. Sarter-Kittel a. a. O. S. 56, 90, 92; Fritsch a. a. O. S. 41 Anm. 112 und die dort angegebene Literatur. Ferner Hatschek, Staatsrecht S. 440.

Aufsichtsrecht gelöscht worden. Würde man sie heute streichen, dann bliebe das allgemeine Aufsichtsrecht des § 31 Abs. 1 bestehen, und damit würde die allgemeine Aufsichtsklausel zur Generalklausel mit Generalermächtigung.

dd) Die praktische Bedeutung der allgemeinen Aufsichtsklausel.

§ 31 Abs. 1 RBahnG. prägt dem Aufsichtsrecht über die DRG. überall allgemeinen Charakter auf. Wo auch immer Aufsicht praktisch gehandhabt wird, stets darf nicht der Einzelzweck allein, es muß vielmehr die Zweckbestimmung des gesamten Unternehmens DRG. entscheidend sein. Das bedeutet aber für die Aufsichtsbehörde nicht nur eine Erweiterung der Rechte, die darin liegt, daß sie sich um all die Gebiete kümmern kann, die sich auf die Verwaltung der Gesellschaft „gemäß den Gesetzen" und auf die Verwaltung „entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft" beziehen. Der Aufsichtsbehörde sind auch allgemeinere Pflichten auferlegt, die hinsichtlich der Durchführung der Aufsicht, auch wo das Spezialrecht dazu gegeben ist, eine Beschränkung bedeuten; denn die Aufsicht ist stets „unter Beachtung der besonderen Rechte und Pflichten, die sich für die Geschäftsführung der Gesellschaft aus den Bestimmungen dieses Gesetzes und der Stz. ergeben", zu führen[8]).

Diesen Sinn hat m. E. die Bemerkung in der „Begründung", wenn es dort heißt[9]): „Die in § 31 eingefügte neue Ziffer 1, die der RReg. auch die Aufsicht darüber vorbehält, daß die Reichseisenbahnen ‚gemäß den Gesetzen' verwaltet werden, bedeutet daher zum mindesten eine Klarstellung und Festigung des Rechtes der RReg."

§ 11.
Die einzelnen Aufsichtsrechte.

a) Übersicht der Aufsichtsrechte in allgemeiner systematischer Gliederung.

Wenn wir nun nach diesen grundsätzlichen Erörterungen dazu übergehen, die einzelnen Aufsichtsrechte des Reiches in

[8]) Versuche über die Bestimmung des Ausdrucks „gemäß den Gesetzen" und der Begriffe „Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft" und „Besondere Rechte und Pflichten der Gesellschaft" vgl. unten § 18 (in diesem Teildruck nicht abgedruckt).

[9]) Begr. 30 S. 15.

materieller Hinsicht darzustellen, so können wir uns in diesem Abschnitt mit einer Aufzählung der Befugnisse in allgemeiner systematischer Gliederung unter Hinweis auf den Gesetzestext begnügen. Auf die Bedeutung der einzelnen Aufsichtsbefugnisse wird später bei der Behandlung der Aufsichtsorgane und der Aufsichtsmittel näher eingegangen (§§ 17 ff.).

Nicht nur da, wo das Gesetz ausdrücklich das Wort Aufsicht gebraucht, steht dem Reich ein Aufsichtsrecht zu. Das Aufsichtsrecht umfaßt auch die Befugnisse der RReg., die sie gesetzlich ermächtigen, ihren Einfluß vor, bei und nach der Willensbildung der Gesellschaft geltend zu machen.

Die Gesellschaft ist zwar in der Verwaltung und Betriebsführung der Reichseisenbahnen grundsätzlich selbständig. Die Aufsicht setzt dann erst hinterher ein. Aber in vielen Fällen wird sie doch schon mit der der Aufsicht unterliegenden Handlung, also vor der endgültigen oder gleichzeitig mit der Willensbildung der Gesellschaft ausgeübt. Im Gesetz ist das ausgedrückt durch: „nach vorheriger Verständigung mit der RReg.", „mit Genehmigung der RReg.", „in Einwilligung der RReg.", „unter Mitwirkung der RReg.", „mit Zustimmung der RReg." usw.

Neben der allgemeinen Aufsichtsklausel des § 31 Abs. 1 enthält das Gesetz eine Reihe von Bestimmungen, die das Aufsichtsrecht in bezug auf die Aufsichtsausübung regeln. Diese Bestimmungen systematisch darzustellen, bereitet mancherlei Schwierigkeiten. Vor allem trägt der Umstand Schuld, daß die Einzelrechte über das ganze Gesetz verstreut sind, und ferner, daß die Aufsichtsbefugnisse aus den verschiedenartigsten Umschreibungen des Gesetzestextes abgeleitet werden müssen.

Die hier gewählte systematische Gliederung folgt dem Gesichtspunkte, daß sie gleichzeitig eine Gesamtübersicht über die einzelnen Aufsichtsmittel geben und daneben anschaulich darstellen soll, wie das Gesetz die verschiedenen Aufsichtsbefugnisse auf die einzelnen Aufsichtsorgane verteilt hat.

Die Einzelheiten sind aus der Übersicht am Schluß der Abhandlung zu ersehen (Anlage 1)[1]).

---

[1]) Anlage 1 konnte wegen ihres Umfangs in diesem Teildruck nicht abgedruckt werden. Vgl. deshalb Anlage 2, in der ebenfalls die einzelnen Aufsichtsrechte — wenn auch in anderer Gliederung — enthalten sind.

b) Übersicht der Aufsichtsrechte in der Gliederung nach Sachgebieten.

Wenn wir die eben besprochene Übersicht daraufhin untersuchen, welche Tätigkeiten der Gesellschaft es sind, die der Beaufsichtigung unterliegen, dann muß festgestellt werden, daß sowohl die Leitung und allgemeine Geschäftsführung des Unternehmens, die Wirtschafts-, Finanz- und Betriebsführung, die Verkehrsabwicklung, die Bau- und sonstigen technischen Angelegenheiten und schließlich auch das Personalwesen Gegenstand der Aufsichtsführung sind.

Wie sich die Aufsichtsbefugnisse auf die formell abgegrenzte gesamte Tätigkeit der Gesellschaft verteilen, ist aus der zweiten Übersicht am Schluß dieser Darstellung zu ersehen (Anlage 2).

§ 12.

Umfang und Grenzen des Aufsichtsrechts.

a) Umfang (positive und negative Aufsicht).

In bezug auf die rechtliche Bewertung der Tätigkeit der Gesellschaft lassen sich zwei Arten unterscheiden. Die eine Art ist die, bei der sich die Gesellschaft innerhalb der rechtlichen Schranken betätigt, bei der sie also „die Reichseisenbahnen gemäß den Gesetzen und entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der deutschen Volkswirtschaft verwaltet". Die andere Art zeigt die Gesellschaft in einer Lage, in der sie sich außerhalb dieser Schranken bewegt.

Unterliegen beide Arten der Tätigkeit der Beaufsichtigung?

Aufsicht gliedert sich bekanntlich in Beobachtungs- und Berichtigungsfunktion (vgl. § 1). Beaufsichtigt wird ein bestimmtes Verhalten. Entspricht das Verhalten einem festgesetzten Richtmaß, der Rechtsnorm, dann erschöpft sich die Aufsicht in der Beobachtung, wenn nicht, berechtigt die Aufsichtsbefugnis zum Einschreiten, zum Berichtigen (vgl. § 1).

Gegenstand der Aufsicht über die DRG. ist also sowohl das Verhalten der Gesellschaft, das den Gesetzen gemäß vor sich geht, als auch das Verhalten, das die gezogenen Rechtsschranken überschreitet. Auch der gesetzmäßige Lauf der Gesellschaft muß beobachtet werden; denn nur auf diese Weise läßt sich feststellen, wo und wann die Gesellschaft die Bahn des Rechts verläßt.

Die Berichtigungsfunktion kann in zweifacher Hinsicht ausgeübt werden: erstens dann, wenn ein gewünschter Erfolg, näm-

lich die Berichtigung, herbeigeführt werden soll — diese Funktion wird positive Aufsicht genannt —, ferner auch dann, wenn sich der Beaufsichtigte zwar richtig verhält, aber die Gefahr besteht, daß er die richtige Basis verläßt, und wenn erreicht werden soll, daß der bestehende Zustand nicht geändert wird — diese Funktion wird negative Aufsicht genannt.

Der Umfang des Reichsaufsichtsrechts bezieht sich mithin auf jede Tätigkeit der Gesellschaft, von der die Aufsichtsbehörde rechtlich fordern kann, daß sie geschieht, daß sie unterbleibt oder daß sie rückgängig gemacht wird.

b) Grenzen.

Positiv-rechtliche Grenzen des Aufsichtsrechts sind lediglich in § 34 RBahnG. festgelegt, in dem es heißt, daß die Aufsicht über den Betrieb und die Tarife der Gesellschaft auf Grund des RBahnG. von der RReg. so auszuüben sei, daß die Zahlungen für die Reparationssteuer, für den Zinsen- und Tilgungsdienst der Schuldverschreibungen und für die Vorzugsdividende, sowie die Aufbringung der Mittel für die Einziehung der Vorzugsaktien gewährleistet bleiben.

Für die übrigen Gebiete der Aufsicht sind ausdrückliche Grenzen im Gesetz nicht gezogen. Das Aufsichtsrecht erschöpft sich hier darin, daß die Art und Weise der Ausübung des Rechts nach besonderen Grundsätzen und rechtlichen Maßstäben zu erfolgen hat[1]).

Schlußbetrachtung.

(Auszugsweise.)

Vom positiv-rechtlichen Standpunkt aus betrachtet nimmt das Aufsichtsrecht über die DRG. eine Sonderstellung im deutschen Aufsichtsrecht nicht ein; denn seine Gestaltung liegt ganz in der Linie des Art. 92 RV. und ist auch hinsichtlich des friedlichen Ausgleichs von Aufsichtsstreitigkeiten dem verfassungsrechtlichen Vorbild in Art. 15 Abs. 3 RV. angeglichen.

Nach rechtlich-innenpolitischen Gesichtspunkten tritt das Problem der Stärkung des Aufsichtsrechts auf, dem das Problem der Selbstverwaltung gegenübersteht, ferner das Problem des Rechtsschutzes in Aufsichtsangelegenheiten.

[1]) Die folgenden §§ 13—28 fehlen in diesem Teildruck, ebenso wie oben die §§ 1—8.

Zur Frage nach der Stärkung des Aufsichtsrechts über die Reichseisenbahnen ist folgendes zu bemerken: Die DRG. verwaltet die gesamten Reichseisenbahnen, die aus den früheren Ländereisenbahnen herausgewachsen sind. Die Verwaltung hat daher nicht nur für das Reich, sondern auch für die beteiligten Länder nicht minder wichtige Bedeutung. Wenn nun die Überwachung der Verwaltung, die Aufsicht, nach der Loslösung der Reichseisenbahnen aus der unmittelbaren Reichsverwaltung einzig und allein in der Hand des Reiches geblieben ist, so darf doch nicht verkannt werden, daß trotz des internationalen Druckes das RBahnG. in dieser Hinsicht den unitarischen Charakter der Reichsverfassung gewahrt hat. Eine Stärkung der Reichsaufsicht bedeutet gleichzeitig einen Gewinn für den Unitarismus. Die Stärkung des Aufsichtsrechts ist also ein Problem des Unitarismus und Föderalismus und von der Entscheidung dieses Problems abhängig.

Die Forderung nach einem möglichst großen Maß von Freiheit und Selbstverwaltung der deutschen Reichseisenbahnen geht von der Wirtschaft aus[1]) und hängt mit der ganzen Stellung der Wirtschaft im deutschen Staatsleben eng zusammen. Die Aufsichtsfrage ist daher auch ein Punkt, der an das Problem der Vormachtstellung der Wirtschaft oder des Staates anrührt. Will der Staat sich in diesem Kampfe behaupten, dann muß auch er Garantien haben. Ob er, wo er die letzte Entscheidung in die Hand der Gerichte gelegt hat, die Garantie in vollem Maße besitzt, ist eine Tatfrage. Im übrigen hängt das Problem der Vormachtstellung des Staates oder der Wirtschaft mit der Grundeinstellung zusammen, die der einzelne dem Staate gegenüber einnimmt. Es wird deshalb persönlich verschieden betrachtet werden und läßt sich zwangsläufig nicht in eine bestimmte Bahn drängen. Die Frage wird entschieden von der Staatsauffassung und der Staatsidee des ganzen Volkes.

Es ist ohne Zweifel und auch mehrfach ausgeführt worden, daß der DRG. rechtlich ein umfassendes Maß von Selbstverwaltung eingeräumt ist. Wenn nun dieses Recht in jeder Hinsicht gewahrt werden soll, erhebt sich die Frage des Rechtsschutzes in Aufsichtsangelegenheiten. Diese Frage ist nicht eine juristische, sondern eine Zweckmäßigkeits- und politische Frage. Die Aufsichtsangelegenheiten über die DRG. tragen einen

---

[1]) Vgl. „Die Deutsche Eisenbahnfrage", herausgegeben vom Reichsverband der deutschen Industrie, 1922 (Karl Sigismund, Berlin).

überwiegend wirtschaftlichen Charakter. Entscheidungen in wirtschaftlichen Dingen müssen das Moment des Dauerhaften in sich tragen, wenn die Wirtschaft nicht hin- und hergeworfen werden soll. Sie müssen also von einer Stelle getroffen werden, die selbst den Charakter der Beständigkeit besitzt. Das ist aber in einer Zeit des Parlamentarismus, wie der unsrigen, in der mit häufigem Regierungswechsel gerechnet werden muß, auf alle Fälle mehr das Gericht als ein dem politischen Wechsel unterworfenes Staatsorgan. Dieselbe Ansicht vertreten auch Sarter-Kittel[2]), wenn sie schreiben: „Je stärker der Parlamentarismus sich festigt, um so notwendiger wird diese verfeinerte Form der Willensbildung der Staatsgewalt auch bei der Reichsbahn"; gemeint ist die Willensbildung durch ein unabhängiges Gericht.

Nach der heutigen staatsrechtlichen Gestaltung des Deutschen Reiches muß der DRG. unter allen Umständen ein Schutz gewährt werden gegen Angriffsgelüste eines parlamentarisch regierten demokratischen Staates, der immer der geborene Feind der Selbstverwaltung sein wird. Diesen Schutz findet die Gesellschaft in dem nach dem RBahnG. errichteten Reichsbahngericht. So wird dieses Gericht an dieser Stelle der Hüter der Freiheit gegenüber dem Absolutismus des Parlaments, eines der Gegengewichte gegen offenen oder versteckten Absolutismus, auf die kein moderner Staat verzichten kann.

Nun ist aber nicht nur die positiv-rechtliche Gestaltung des Aufsichtsrechts über die DRG., sondern auch die innenpolitische Weiterentwicklung dieses Rechts an die außenpolitischen, an die internationalen Bindungen gefesselt. Selbst bei einem innerstaatlichen Wechsel der Auffassung über den Staat als liberalen Rechtsstaat könnte auf „legalem" Wege, auf dem Wege der deutschen Gesetzgebung, die Gestaltung des Aufsichtsrechts über die DRG. nicht ohne weiteres geändert werden. Aber selbst wenn man die Notwendigkeit einer innenpolitischen Weiterentwicklung des Aufsichtsrechts außer Betracht läßt, darf nicht unerwähnt bleiben, daß nach dem gegenwärtigen Rechtszustand der außenpolitische Druck in Form der finanziellen Belastung der DRG. für Reparationszwecke für die Gesellschaft und für die Reichsaufsicht gleichmäßig ein großes Hemmnis bedeutet, weil das aufgezwungene Interesse an der Erfüllung der Reparationsverpflichtungen notwendigerweise die innerdeutschen Interessen schädigen muß.

---

[2]) Sarter-Kittel a. a. O. S. 128.

Anlage 2

zu §§ 11, 17 ff., 20 ff. (Anlage 1 ist in diesen Teildruck nicht mit aufgenommen.)

Gesamtübersicht über die materiellen Aufsichtsrechte

(Gegenstände der Aufsicht)

in systematischer Gliederung nach Sachgebieten.

Die materiellen Aufsichtsrechte

(Gegenstände der Aufsicht).

I. Leitung und allgemeine Geschäftsführung des Unternehmens.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Fühlungnahme des Verwaltungsrats mit der RReg. vor der Ernennung des Generaldirektors, § 17 (3) Stz.

Mitteilung aller wichtigen Verfügungen allgemeiner Art, § 32 (4), ferner der Bestellung eines Vertreters der Vorzugsaktionäre zum Mitglied des Verwaltungsrats, § 9 (3) Stz.

Recht der Entsendung eines Vertreters der RReg. zu den Sitzungen des Verwaltungsrats, § 32 (3).

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Bestätigung der Wahl des Präsidenten des Verwaltungsrats, § 12 (1) Stz., der Ernennung des Generaldirektors und der Direktoren der Gesellschaft, § 17 (4) Stz.

Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats, § 9 (2) Stz.

Genehmigung der RReg. zur Gründung, zum Erwerb, zur Beteiligung anderer Unternehmungen, § 31 (4).

Endgültige Genehmigung zur Einleitung von Verhandlungen und zu Vereinbarungen mit ausländischen Regierungen, § 36.

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Die RReg. kann verlangen, daß der Verwaltungsrat über die Entlassung des Generaldirektors Beschluß faßt, § 17 (6) Stz., ferner außerordentliche Sitzungen des Verwaltungsrats beantragen, § 14 (1) Stz.

II. Wirtschafts- und Finanzwesen.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Besichtigung des gesamten Netzes, aller Anlagen u. Dienststellen, § 32 (2).

Einsichtnahme in alle Buchungen bei der HV., § 30 (2).

Nachprüfung der Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, § 30 (2).

Recht auf jede Auskunft finanzieller Art, §§ 32 (1), 30 (2).

Bemerkungen: Die Paragraphen ohne zusätzliche Bezeichnung sind die Paragraphen des RBahnG.

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Verständigung mit der RReg. vor der Aufnahme von Krediten, § 8 (2).

Einvernehmen mit der RReg. bei der Ausgabe von Anleihen, § 8 (4), vor der Ausgabe von Vorzugsaktien, § 4 (2) Stz., über die Verteilung des Erlöses aus der Ausgabe von Vorzugsaktien Gruppe A, § 5 (1) Stz., über die Verwendung des Restbetrags aus Betriebsüberschüssen, § 19 (3) Stz.

Zustimmung der RReg. zur Erhöhung des Grundkapitals, § 3 (2), zur Erhöhung des Einlösungskurses der Vorzugsaktien über 10 v. H. des Nennwertes, § 4 (6) Stz.

Einwilligung der RReg. zu Verfügungen über Gegenstände im Einzelwert von mehr als 250 000 RM., § 6 (2).

Vorherige Genehmigung der RReg. zur zwangsweisen Entziehung oder Beschränkung des Eigentums am Reichseisenbahnvermögen oder an Grundstücken der Gesellschaft, § 38 (3).

Endgültige Entscheidung über die Verteilung der Kosten über Wegekreuzungen, § 39.

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Auf Verlangen der RReg.: Ausstellung der Stammaktien auf den Namen eines deutschen Landes, § 3 (3), daß die Gesellschaft in Angelegenheiten der Reparationssteuer von ihrem Ablösungsrecht Gebrauch macht, § 4 (6), Vorzugsaktien vorzeitig einzieht, § 4 (7) Stz., daß der Erlös aus der Ausgabe von Vorzugsaktien dem Reiche ganz zufließt, § 5 (2) Stz., daß die Stammaktien auf den Namen eines deutschen Landes ausgestellt werden, § 6 (1) Stz.

III. Betriebsangelegenheiten.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Besichtigung des gesamten Netzes, aller Anlagen und Dienststellen, § 32 (2).

Überwachung des betriebssicheren Zustandes, der zufriedenstellenden Betriebsführung, §§ 31 (2), 9 (2), der Vorkehrungen zur Sicherung eines Notbetriebs, § 31 (8).

Recht auf Auskunft, soweit sie zur Ausübung des Aufsichtsrechts erforderlich ist, § 32 (1).

Mitteilung an die RReg., wenn eine größere Werkstätte geschlossen werden soll, § 31 (3 a).

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Mitwirkung der RReg. bei Aufstellung der Fahrpläne, §§ 31 (6), 35 (1).

Zustimmung der RReg. zu teilweiser Übertragung des Betriebsrechts, § 12.

Genehmigung der RReg. zu teilweiser Betriebseinstellung, § 31 (3 a).

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Die RReg. kann in Fahrplanangelegenheiten Änderungsvorschläge machen, § 35 (2).

IV. Verkehrsangelegenheiten.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Besichtigung des gesamten Netzes, aller Anlagen u. Dienststellen, § 32 (2).

Recht auf Auskunft, soweit sie zur Ausübung des Aufsichtsrechts erforderlich ist, § 32 (1).

Anzeige an die RReg. bei Tarifänderungen, § 33 (4).

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Mitwirkung der RReg. bei Aufstellung der Tarife, § 31 (5).
Genehmigung der RReg. zur Abschaffung einer bestehenden Personenwagenklasse, § 31 (4), zur Änderung der Ausführungsbestimmungen der EVO., der Tarife usw., § 33 (2).

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Die RReg. kann Änderungen der Tarife verlangen, § 33 (5).
Die RReg. kann einen Beisitzer des Reichsbahngerichts bei Streitfällen über Tarifangelegenheiten vorschlagen, § 44 (2).

V. Bau- und sonstige technische Angelegenheiten.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Besichtigung des gesamten Netzes, aller Anlagen u. Dienststellen, § 32 (2).
Recht auf Auskunft, soweit sie zur Ausübung des Aufsichtsrechts erforderlich ist, § 32 (1).
Vorlage der Baupläne, § 37 (2).

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Genehmigung der RReg. zu allgemeinen grundlegenden Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen, § 31 (3 b).
Endgültige Entscheidung zum Bau und Erwerb von Eisenbahnstrecken, Umwandlung von Bahnen, § 37 (1), über die Bedeutung von Bahnen, § 11, über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke, die Art der Durchführung und den Umfang der Enteignung, § 38 (2).
Endgültige Feststellung der Baupläne über den Bau neuer oder die Veränderung bestehender Anlagen, § 37 (2),
der Zulässigkeit der Enteignung im Einzelfalle, § 38 (2).

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Keine.

VI. Personalangelegenheiten.

a) Aufsichtsmittel der Kenntnisnahme.

Recht auf Auskunft, soweit sie zur Ausübung des Aufsichtsrechts erforderlich ist, § 32 (1).
Mitteilung an die RReg. bei einer beabsichtigten Inanspruchnahme einer Sonderstellung für die Bediensteten der Gesellschaft, §§ 16 (4), 19 (1).

b) Präventive Aufsichtsmittel.

Genehmigung der RReg. zu Änderungen der Rechts-, Dienst- und Besoldungsverhältnisse der Reichsbahnbeamten, § 19 (1).
Zustimmung der RReg. zu Änderungen der Bestimmungen der Personalordnung über die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand, § 24.
Zustimmung der RReg., wenn die Zahl der leitenden Beamten über $^1/_2$ v. T. der Zahl aller Bediensteten vermehrt werden soll, § 26 (3).

c) Repressive Aufsichtsmittel.

Keine.

Lebenslauf.

Als Sohn des Gutsbesitzers Amandus Vetter und seiner Ehefrau Bertha, geb. Toepel, wurde ich am 31. Oktober 1900 in Lausnitz bei Neustadt (Orla) geboren. Nach vierjährigem Besuch der dortigen Volksschule kam ich in die damals Großherzogl. Realschule zu Neustadt (Orla), um dann nach bestandener Abschlußprüfung und weiterem Besuch der Oberrealschule zu Weißenfels (Saale) im Jahre 1919 das Zeugnis der Reife zu erlangen. In der Zwischenzeit hatte ich vom Sommer 1918 bis zum Kriegsende meiner Kriegsdienstpflicht beim 1. Garde-Grenadier-Regt., Berlin, genügt.

Wirtschaftliche Verhältnisse, verbunden mit der Verworrenheit der Zeit nach der Revolution, zwangen mich in eine möglichst frühzeitige selbständige Lebensstellung, die ich als Beamter bei der damaligen Preuß.-Hess. Staatseisenbahn nach dreijähriger Ausbildungszeit und bestandener Fachprüfung I. Kl. erhielt. Dem inneren Drange folgend, konnte ich mich nun endlich, wenn auch zunächst nur privat, dem juristischen Studium widmen. Da ich mir alle Mittel des Studiums vorher selbst ersparen mußte, verzögerte sich seine Durchführung, weil ich deshalb und auch aus dienstlichen Gründen gezwungen war, es zweimal zu unterbrechen. Im Februar 1932 legte ich dann die juristische Doktorprüfung an der Thür. Landesuniversität Jena ab, bei der ich alle neun Semester meines Studiums absolviert habe.